

Oktober 2019

Opgehaalde informatie en vragen bij de Ontwerptafels

(onderdeel van de ontwerptafels van juli 2019)

- Donderdag 4 juli 2019 → Vreeland
- Maandag 8 juli 2019 → Mijdrecht
- Dinsdag 9 juli 2019 → Loenersloot
- Donderdag 11 juli 2019 → Vinkeveen

Knelpunt 1 - Bocht Mijdrecht

Algemeen:

- Geeft A met het verleggen van de routing geen omzetverlies voor de bedrijven in Mijdrecht?
- Boerderij van Ruizendaal (Waverveensepad) heeft grote transporten en moet wel bereikbaar blijven.
- Wat betekent dit voor de ontwikkeling van Mijdrecht?
- Denk ook vanuit leefbaarheid en niet alleen vanuit verkeer.
- In het voortraject is geen overleg geweest met Fronik (Grond-, Water en Wegenbouwbedrijf) en hij vond dit onbehoorlijk; hij moest er zelf om vragen. Hij heeft liever een rechtstreekse aansluiting op de N201.
- Het is te veel gissen naar wat de effecten van 1 of 2 aansluitingen is.
- Twee grote kruispunten kan het verkeersaanbod beter verwerken.
- Bij twee aansluitingen (B) blijft er meer vrachtverkeer op Hofland rijden.

Vragen over ontwerp / tips voor verdere uitwerking:

- Waarom in deze variant niet ook een eenzijdige aansluiting bij Hofland? (variant 1 ½)
- Kan je geen vrije rechtsaffers maken in variant A (A1 ½)
- Moet je de bus wel af laten slaan bij het Shell-station?
- Kan de weg niet wat naar het noorden uitbuigen van wege de zand/grindhandel?
- Achter de woningen aan de Hofland (w.o. speelgoedwinkel) is een mogelijkheid om de Rondweg rechtdoor te trekken.
- Fly-over zoals bij Uithoorn-Veiling ook toepassen bij Veenweg.
- Vanuit Hofland is één aansluiting (A) optimaal: alleen verkeer dat er echt moet zijn rijdt erlangs.
- Hoe is de afwikkeling op de Veenweg e.o. bij 1 aansluiting, wordt dit niet te druk? Gaat het verkeer van/naar Hofland dan niet via A.C Verhoefweg, Industrierweg en/of Ringdijk? Gevolgen voor lokaal verkeer, vrachtverkeer en industrieterrein moeten verder uitgewerkt worden. Er moet een logische route ontstaan.

Fiets:

- Hoe ga je om met landbouwverkeer en hoe zorg je voor een goede bescherming van de fietsers? Er moet een fietsdoorsteek naar Marickenland (Hotel) en het zwembad komen
- Fietstunnel bij nieuwe kruispunt wenselijk. Is ook afhankelijk van oplossing voor Waverveensepad.
- Waarom geen fietssnelweg Uithoorn – N201 – Utrecht?
- Maak onderscheid tussen een recreatieve en utilitaire verbinding; los zien van tunnel N212.

Knelpunt 2 – Kruispunt N212

- Scheiding fietsverkeer. Tunnels/ongelijkvloers of ten zuiden van de N201. Moet nog in studie worden uitgewerkt. Door verlegging van het fietspad naar de voormalige trambaan zal mogelijk meer fietsverkeer in Vinkeveen komen.
- Waarom is het knelpunt een knelpunt? Staat het verkeer vast of gaat het om de leefbaarheid.
- Wordt er wel samengewerkt met RWS?
- Worden de ontwikkelingen van bedrijventerreinen en woningbouwlocaties in de oplossing van de knelpunten meegenomen? → Ja dit wordt meegenomen tot 2030.
- Zijn er ook filmpjes beschikbaar over wat het effect is op de doorstroming als er niets wordt gedaan?

Knelpunt 3 – Aansluiting A2

- Maak een tunnel vanaf de A2 die helemaal doorloopt tot Vreeland.
- Maak fietstunnels, zodat er een doorgaande route komt voor de fietsers. Die staan nu nabij de A2 op veel plekken te wachten om te kunnen oversteken.
- Als je bij de A2 de rijstroken verlengt, trek ze dan door tot aan knelpunt 4 aangezien je daar ook een gedeelte ten westen van het kruispunt op twee rijstroken zit. Als je daar weer teruggaat naar 1 rijstrook en je gaat vlak voor de toerit A2 weer naar twee rijstroken komt hier de bottleneck en dan lost kruispunt 4 dus niets op.
- De kruispunten van en naar de A2 staan helemaal vast, mensen laten geen ruimte vrij voor auto's vanuit andere richtingen die moeten passeren.
- Is er ook gekeken naar de capaciteit op de A2?
- Splitsing op de uitvoeger (Utrecht - Amsterdam) links/rechts eerder laten beginnen.
- Samenvoegen richting Loenersloot verder opschuiven in oostelijke richting.
- In variant B zijn er 5 rijstroken aan de oostkant van het kruispunt, maar bij variant A zijn er 6 rijstroken, waarom zit hier verschil in? → Antwoord: 1 rijstrook bij variant A gaat over in de afslag naar rechts, de A2 op.

Knelpunt 4 – Kruispunt Rijksstraatweg

- Trek de fietsoversteek door van oost naar west. Anders krijg je mogelijk dat fietsers de weg gaan oversteken terwijl er geen oversteek is, dat levert gevaarlijke situaties op. Bij Vreeland is dat nu bijvoorbeeld ook al aan de hand.
- Het bestaande fietstunneltje levert gevaarlijke situaties op. Deze moet verbreed worden. Er gaat veel fietsverkeer langs en als er soms groot / zwaar verkeer langs rijdt op de Binnenweg is dat gevaarlijk voor de fietsers.
- In variant B kun je nu niet meer vanuit de Binnenweg rechtsaf slaan de N201 op. Dan moet je eerst onder de N201 door en linksaf bij de Rijksstraatweg en dan nog eens links de N201 op. Dat wordt wel omslachtig. Kun je niet beter een toerit maken vanuit de Binnenweg zodat je gelijk de N201 op kunt rijden rechtsaf.
- Aan de westkant van het kruispunt is het stoplicht niet goed te zien. Men ziet een rood licht, terwijl dat niet voor het recht doorgaande verkeer geldt. Maak dus de bocht recht zodat er beter zicht is op de stoplichten. Of verplaats het verkeerslicht een stukje naar het westen, zodat alle weggebruikers beide lichten zien en daardoor niet onnodig gaan remmen.
- Vanuit het oosten op de N201 richting het kruispunt (wellicht ook vanuit de andere kant, dat is niet benoemd) gaat het licht vaak pas op groen als je aan komt rijden. Dan ben je al op de rem gegaan. Het licht staat daar dus vaak onnodig op rood, wat ervoor zorgt dat mensen afremmen of gas loslaten.
- Vanaf Breukelen is veel sprake van sluipverkeer. Ook mensen die bij station Breukelen hun auto parkeren en naar Schiphol gaan met de trein en lange tijd weg zijn. De parkeerplaats is daar altijd vol. Dat is een parkeerprobleem. Zijn voor een station bij Loenersloot, omdat men verwacht dat dan meer mensen met de fiets gaan, omdat men dan kan fietsen naar station Loenersloot en geen auto meer hoeft te gebruiken. (er is bij de ontwerptafel wel aangegeven dat een station naar verwachting juist meer verkeer aantrekt, maar deelnemers waren niet overtuigd).
- In plaats van het doortrekken van de Binnenweg onder de N201 langs en aansluiten op de Rijksstraatweg; kun je beter de hele Rijksstraatweg een stuk naar het oosten verplaatsen.
- Vanuit het oosten op de N201 een vrije rechtsaffer maken de Rijksstraatweg op. Dan moet dat als rijstrook ernaast gelegd worden, om mogelijk te maken dat ook het verkeer vanuit het westen dat de Rijksstraatweg op gaat door kan blijven rijden. Dan dus daar twee rijstroken naast elkaar de Rijksstraatweg op.
- Waarom ga je niet in zijn geheel omhoog of met een tunnel / viaduct naar beneden?
- Er kan een vrije rechtsaffer gemaakt worden vanuit de Rijksstraatweg rechts afslaand de N201 op.
- Er is bij beide varianten geen oversteek zichtbaar voor landbouwverkeer, een stukje ten westen van het kruispunt. Meneer wil wel graag een inrit voor landbouwverkeer terugzien in het ontwerp, het weiland / de akker in vanaf de N201.
- Er is een fiets / loopbruggetje (bij brug over Amsterdam Rijnkanaal) die is erg steil, om met fiets omhoog te komen. Bewoner pleit ervoor dat er een lift komt.

Knelpunt 5 – Kruispunt N402

- Barrier aanleggen tussen de rijrichtingen, en 1 rijstrook voor de linksaffer inrichten.
- Zoals in Vreeland al is voorgesteld: Fietspad van de brug afhalen, zodat je drie rijstroken van kunt maken. 1 rijstrook beide kanten op, en de overgebleven rijstrook om en om inzetten als extra spitsstrook. 's Ochtends de ene kant op open, 's avonds de andere kant op open.
- Maak er een turbotronde van, het is zonde als je de huidige verharding weghaalt voor variant A. Bij die rotonde dan ook een bypass voor het rechtdoor gaande verkeer, dat kan dan aan de noordkant de Bypass passeren. En met VRI's erbij zodat je meer regelmogelijkheid hebt.
- Vanuit het zuiden (N402) maak je een aquaduct onder de N201 door die daarna linksaf slaat, en dan weer aansluit op de N201 richting het westen.
- Maak een fietstunnel voor fietsverkeer dat onder de N402 door kan gaan.

Knelpunt 6 – Kruispunt Singel

- Waarom niet én een fietstunnel naast de Vecht, én de fietsoversteek behouden? Er wonen ook veel mensen in het westelijk deel van Vreeland die voor sport etc. in de richting van het westen moeten. Die moeten dan erg omfietsen om van de tunnel gebruik te maken als ze de N201 willen oversteken. Risico is dat fietsers dat niet gaan doen en over de weg oversteken waar de fietsoversteek wordt weggehaald. Dit gebeurt bij de Raadhuislaan al wel en levert erg gevaarlijke situaties op.
- Leg de fietstunnel aan op de locatie waar je de oversteek weghaalt. Aan de oostzijde van het kruispunt lijkt het meest geschikt.
- De fietstunnel zal ervoor zorgen dat de weg een stuk drukker wordt en dat het een populaire fietsroute wordt. Niet alleen normale fietsers maar ook zeker veel wielrenners, e-bikes, brommers en scooters. Er was wat onrust te merken bij de aanwezigen dat het een erg drukke route zal worden.
- De bocht bij het nieuwe fietspad net na de tunnel aan de kant van Vreeland is onoverzichtelijk.
- Leg een fietsbrug aan over het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van de oude spoorlijn, zodat dit een meer gebruikte fietsroute kan worden. Dat sluit dan aan op het eventueel te realiseren station Loenersloot.
- Veel mensen zijn erg enthousiast over de fietstunnel. Velen vinden het ook een logische locatie.
- Verplaats de fietstunnel wat meer naar het westen en leg het aan voor de school langs.
- Iemand anders merkt op: juist niet bij de school. Daar wil je de scooters / brommers en snelle e-bikes niet langs hebben want er spelen erg veel kinderen op het stuk voor de school langs.
- De noordzijde van het kruispunt (bij de BP) is gevaarlijk. Fietsers komen daar voor auto's vanaf de tegengestelde kant.
- In plaats van de fietstunnel, breng de snelheid ter plaatse van het kruispunt terug naar 30km / u zodat je als fietser veilig kunt oversteken.
- Zet er nog een flitspaal neer of maak gebruik van trajectcontrole.
- Heb aandacht voor de sociale veiligheid van de tunnel. Ervaring leert dat hangjongeren tunnels gebruiken als hangplek. Dat gebeurt al wel bij het tunneltje aan de oostzijde van de Vecht.
- Reactie iemand anders: maak dan juist in de buurt een speciaal daarvoor bedoelde hangplek voor jongeren, zodat ze het tunneltje niet meer gaan gebruiken.

Knelpunt 7 – Kruispunt Raadhuislaan

- De rotonde op die locatie zorgt volgens de meeste aanwezigen niet voor een verbetering van de situatie. Zeker niet omdat de hoofdstroom van het verkeer van oost naar west en andersom gaat. Dan kom je er lastig tussen als je vanuit het zuiden of noorden komt. Daarnaast komt er alsnog opstopping als de brug opengaat. Dan kun je geen kant op. Oplossing kan zijn verkeerslichten bij de rotonde voor als de brug open gaat. Maar men denkt dat automobilisten dat gaan negeren.
- Er is veel roodlicht negatie bij dit kruispunt, dat is erg gevaarlijk.

- Maak van de N201 een weg met drie rijstroken en gebruik de middelste strook als wisselstrook, in elk geval tussen Loenen en de A2. Wissel af wanneer die strook open is ('s ochtends de ene kant op, 's middags de andere kant). Haal dan het fietspad bij de brug weg, zodat er ruimte komt voor die derde rijstrook op de brug. Je kunt dan los ernaast een fietsbrug erbij hangen.
- Hele N201 een 60km/u weg maken (dus denkrichting 4 zonder het afsluiten van de wegen). Zodra verkeer voorbij de flitser is, trekken ze op en gaan ze met 80 km/u over de brug. Zorg voor betere handhaving en plaats ook een camera aan de andere kant van de brug.
- Het fietspad hiernaast is onverlicht en je wordt snel verblind door koplampen van auto's.

Bouwsteen A: Vinkeveen

- Ventweg in verband met landbouwverkeer is een aandachtspunt
- Vraag is wat de leefbaarheid beter wordt. Is wat men nu bedacht heeft wel de juiste oplossing?
- Knelpunt op het gebied van lucht en geluid wordt met name ervaren op de wijk aan de westzijde van Vinkeveen. De mening is dat dit juist het grootste knelpunt is.
- Waarom geen weg tussen Shellpomp Mijdrecht en Vinkeveen rechtstreeks (nieuw tracé ten noorden van de huidige N201). → Antwoord: Dit is begin dit jaar als voorstudie van tafel gehaald. Opgave is nu om op het bestaande tracé de knelpunten op te lossen.
- Waarom geen maatregelen om het vrachtverkeer eraf te halen of er plaatse van de kernen terug te gaan naar 50 of 60 km/uur.
- Wordt er in de onderdoorgang ook rekening gehouden met calamiteiten? → Antwoord: Ja.
- Ervaring leert dat er bij een verdiepte ligging minder geluidshinder is. Voor fijnstof is het effect minder, maar wel zal het verkeer vloeiender bewegen dat ten goede komt aan de uitstoot van fijnstof.
- Komt de nieuwe watergang op de plaats van de huidige?
- Kan de duiker ook een aquaduct worden en dan gelijk een staande mast route? → Antwoord: dit kan maar is niet wenselijk. De onderdoorgang wordt dan te diep, te lang, veel risico's en te duur.
- Check of het een optie is om het gesloten deel bij Vinkeveen langer te maken om het dorp meer te verbinden.

Bouwsteen B: Demmerikse brug

- Afstand van de brug tot de A2 is te kort.
- Brug kan niet vast worden in verband met beroepsvaart etc. (woonboten, heistellingen ca.)
- Brug is onveilig. Te smal en fietsers te dicht tegen de rijbaan.
- Als de brug vervangen wordt op dezelfde plaats, dan een breder brug waar wel de functies goed op passen.
- Tekening bouwsteen B met de brug op een andere locatie (westwaarts) aanpassen. Brug nu niet goed ingetekend.
- Is een aquaduct geen optie in plaats van een basculebrug? Dan kan dit eventueel ook gebruik worden als onderdoorgang bij het dorp (combineren)

Bouwsteen C: Passage brug Vreeland

- Trek het aquaduct wat verder door, maak het langer zodat het ongeveer bij de BP weer op maaiveld is. Dan hebben de huizen aan de westzijde van Vreeland er ook nog profijt van (qua vermindering geluidshinder). Zoals het nu is geschetst komt het precies ter hoogte van de school weer naar boven, dat is niet wenselijk. Ook aan de oostzijde, nog een stuk langer door laten lopen zodat de huizen ter plekke ook ontlast worden.
- Los eerst de andere knelpunten op. Maar pas wel het openingsregime van de brug aan. Geen brugopeningen meer in de avondspits.
- Doordat de brug nu automatisch bediend wordt is de brug veel langer open dan noodzakelijk, de boten zijn er dan allang onderdoor. Is daar iets aan te doen?
- Is er al gekeken naar het stimuleren van andere routes voor automobilisten, om minder verkeer op de N201 te krijgen?

- Heeft het oplossen van de knelpunten niet een verkeer aantrekkende werking? Hoe wordt daar mee omgegaan? Als we nu de knelpunten oplossen zitten we dan over een paar jaar niet met hetzelfde probleem?
- Aanwezigen waren erg geïnteresseerd in de pilot geluidschermen. Vooral geluid van motoren en vrachtwagens is vervelend.
- Aandachtspunt is de fijn stof bij de school. Omwonenden zien graag dat daar iets aan gedaan wordt.
- Hoe gaat het alternatief van de aquaduct samen met het alternatief bij knelpunt 6, de fietstunnel? Ga je de fietsoversteek dan op maaiveld realiseren en de auto er onderdoor?
- Is die werkruimte echt allemaal nodig? Kan mogelijk wat smaller, of dingen te bedenken waardoor die ruimte niet helemaal nodig is.
- Zorgen over verkeer aantrekkende werking van het aquaduct.
- Aquaduct is bij de omwonenden populairder dan de hogere brug. Met aquaduct ontstaan er geen opstoppingen meer van bootjes die wachten tot de brug opengaat. Bij hogere brug is het een kwestie van tijd voordat de brug weer te laag is.
- Verhouding tussen de investering die het kost en de ernst van het knelpunt lijkt wat scheef. Wat is nu helemaal het probleem op deze locatie?
- Met aquaduct zijn de fietstunneltjes niet meer nodig, die kunnen dan er overheen. Je onttrekt de weg aan het zicht, erg wenselijk. Ook beter voor geluid en voor de sociale veiligheid.
- Als er een aquaduct komt: hoe kom je als fietser ten zuiden van het aquaduct van de westzijde naar de oostzijde en andersom?